

Varvets plasttillverkning

Plastverkstaden tillkom i februari 1965, då beslut fattades att tillverka en provserie om 25 ex av segelbåten "Karlskronaviggen", en 23 fots havskryssare med skrov och däck av glasfiberarmerad plast. Antalet tillverkade båtar är hittills ca 140 st.

I början av 1967 inköptes från AB Trelleborgsplast/Malmö Flygindustri tillverkningsrätt, formar och "know-how" för segelbåtarna L-32 och OC-35. Dessa båtar är havskryssare med en längd av 32 resp. 35 fot, med skrov och däck i sandwichkonstruktion. Hittills har tillverkats 7 st skrovfärdiga OC-35 samt utrustats en L-32 med skrov från MFI.

Våren 1968 inrättades en experimentverkstad i f d oljefabriken i första hand avsedd för utveckling av nya produkter inom området för armerad plast. Den

Den första Karlskrona-VIGGEN sjösattes den 12.6.1965.



hittills bedrivna experimenttillverkningen tycks visa för framtiden lovande resultat.

Vid sidan av ovanstående har i plastverkstaden utförts div. beställningsarbeten, med i huvudsak Försvarets Materielverk som beställare.

Den från början enda, och fortfarande omsättningsmässigt största produkten är Karlskronaviggen.

Prototypen till båten, som är konstruerad av P. Brohäll, hemförde år 1964 segern i Baltic Race klass V. Detta var en bidragande orsak till att just denna båt valdes till varvets första seriebåt av glasfiberarmerad polyesterplast. Efter beslutet om igångsättning i februari 1965 började formtillverkningen. För skrovformen användes prototypen till modell, för däckformen byggdes en helt ny däckmodell. I april påbörjades det första plastskrovet, och i juni levererades den första färdiga båten till en kund i Norge. Trots att redan den första båten gick till export har i fortsättningen endast enstaka båtar sålts till utlandet, främst beroende på att den relativt begränsade kapacitet vi har knappast täcker den svenska marknaden.

Redan från början har Viggarna kämpat om havskappseglingens åtråvärda pokaler på banor i svenska och danska vatten. Efter en ganska miserabel insats i Gotland Runt 1965, då två knappt färdiga båtar ställde upp och tvingades bryta, har goda resultat noterats.

Ett mycket gott resultat uppnåddes året efter, då Viggarna belade de tre första platserna i Baltic Race klass V, därmed inte att förglömma alla goda prestationer.

ner som utförts av Viggen-seglare under säsongerna 1967 och 1968.

Årets Baltic Race gav dock ett för Viggen osedvanligt magert utbyte. Placeringarna blev 5, 6, 11, 12. Naturligtvis är det så att väderleksförhållandena växlar från år till år. Ena året gynnas den ena båttypen, andra år har en annan fördel, men man bör ej blunda för det faktum att båtmaterialiet fortlöpande blir allt bättre anpassat till gällande mätregler. Båtarna blir allt snabbare i förhållande till mätetalet, vilket naturligtvis ej innebär att beboelighet eller sjövärdighet nödvändigtvis förbättras, men väl att båtarna blir mer attraktiva på marknaden.

Erfarenheter från kappseglingarna ger värdefullt underlag för de modifieringar, som fortlöpande måste göras för att båtarna skall kunna hävda sig i konkurrensen.

Enligt styrelsebeslut av den 8.11 skall uppföras en ny plastverkstad på varvets västra del, söder om Göta Lejonområdet.

En av orsakerna till beslutet har redan antytts nämligen den bristande kapaciteten i nuvarande produktionslokaler.

För att täcka nödvändiga kostnader och omkostnader, och i förhållande till det på marknaden utbildade priset ge ett acceptabelt resultat, måste produktionsvolymen överstiga en viss undre gräns. Nuvarande lokaler gör det knappt möjligt att komma över denna gräns. Men marknaden är större och en ökning av produktionsvolymen med åtföljande förbättring av resultatet är möjlig om rymligare produktionslokaler kan ställas till förfogande. De nya lokalerna projekteras för betydligt större årsproduktion av Viggas (eller liknande båtar) än vad som nu är fallet, samtidigt som

produktiva ytor per båt och år blir mindre.

Den tidigare omnämnda experimentverksamheten som har siktat på väggelement och dörrar för kyl- och frysanläggningar skall snarast möjligt fortsätta med seriemässig produktion. Den nya plastverkstaden skall därför, som bl a framgått av tidigare lämnad personalinformation, användas dels för en utökad produktion av fritidsbåtar, dels för tillverkning av väggelement och dörrar.

Byggnaden kommer att inklusive förråd, personalutrymmen och verkstads kontor uppta en golvyta på ca 3.000 m². Kostnaderna har beräknats till ca 4,25 Mkr, varav ca 3 Mkr för byggnad och andra fasta anläggningar.

En ny plastverkstad öppnar desutom möjligheter att använda andra, och produktionsmässigt sett bättre tillverkningsmetoder än i dag.

Förutom den utveckling som fortlöpande äger rum på materialområdet, där förbättrade plastkvaliteter, och armeringsmaterial med förbättrade fysikaliska egenskaper kommer till industriellt bruk, ägnas stort intresse åt tillverkningsmetodiken.

En gradvis ökande mekanisering av lamineringsarbetet kan konstateras, där det första steget brukar vara övergång från handuppläggning med mattor och vävar till sprutning, helt eller delvis, av plasten tillsammans med hackad glasfiberoving.

I verkstadsprojekt för tillverkning av större fartyg och båtar i AP kan man se förslag till automatisk styrning av sprutpistolen efter ungefär samma principer som styrning av gasbrännare vid plåtskärning i automatiska skärmaskiner.

I de fall då laminatupbyggnaden sker

med mattor och vävar, strävar man efter mekanisk impregnering av armeringsmaterialet på så sätt att mattorna med hjälp av valsar bringas att passera ett plastbad för att därefter appliceras i formarna.

Det är ovillkorligen nödvändigt för en plastindustri som för framtiden vill befästa sin ställning på marknaden att vara uppmärksam på denna utveckling som förräder överallt inom industrien, men särskilt intensivt inom områden, däribland AP-sektorn, som befinner sig i början av en utveckling.

I vår nya plastverkstad kommer vi att ta ett första steg mot förbättrad arbetsmetodik.

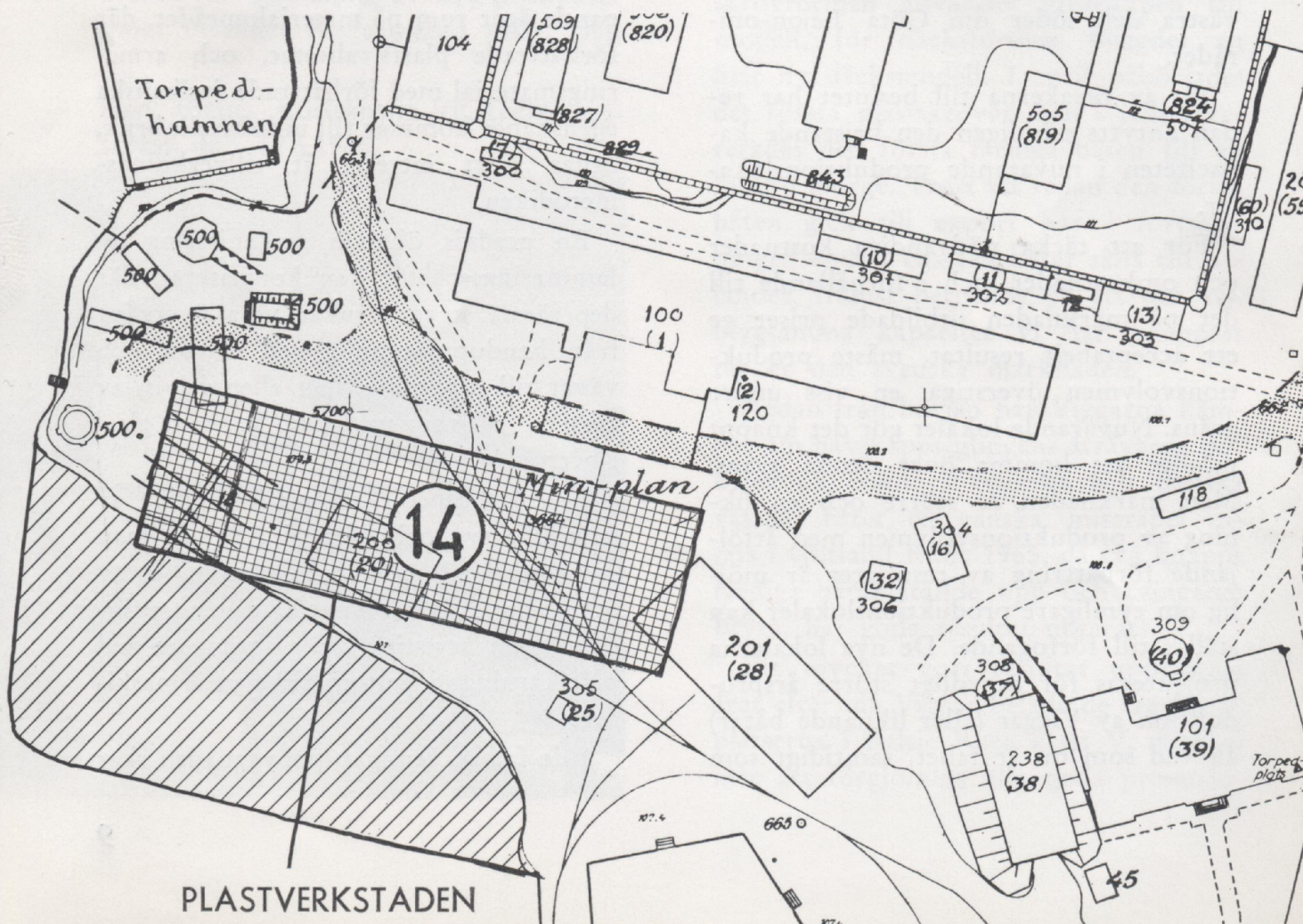
Även då det gäller materialhantering i mera vidsträckt bemärkelse kan önskade förbättringar nu komma att realiseras. Förrådsverksamheten lider i dag av otillräckliga och olämpligt placerade

lokaler. I projektarbetet för den nya verkstaden kommer materialhanteringen att särskilt beaktas. För att ett gott resultat skall komma till stånd måste hela kedjan från leverantören till den färdiga produkten analyseras, i vilken kedja våra egna förrådslokaler intar en betydelsefull plats. Eftersom vi är lyckliga nog att projektera för nybyggnad och därför ej är bundna till befintliga lokaler av tvivelaktig beskaffenhet, borde förutsättningarna vara gynnsamma för att en tillförlitlig materialhantering, liksom en god lay-out överhuvud taget, skall komma till stånd.

Placeringen av ny plastverkstad till marken söder om Göta Lejon-området har framkommit ur en totalanalys av varvsområdets framtida disposition.

För plastverkstadens del, vars verksamhet är relativt oberoende av övriga verkstadsenheters insatser, kan lokalise-

Placering av den nya plastverkstaden



ringen ske ganska fritt. Den valda placeringen underlättar utnyttjande av varvets markområden för övrig verksamhet, utan att några nackdelar för plastsidan uppstår.

Som framgår av bilden kommer verkstadsbyggnaden 14 att uppföras omedelbart söder om före detta torpedverkstaden och med byggnadskroppen orienterad i ca ost-västlig riktning. Byggnadens västra del kommer att inrymma förråd i bottenplanet (ca 450 m²) samt personalrum och kontor i 2:a våningen.

Verkstadshallens storlek blir ca 30x80 m med en höjd till takstolar av ca 10 m.

Lager för färdiga produkter måste tyvärr till en början arrangeras i tillfälliga

lokaler intill dess plats för en permanent lagerbyggnad kan beredas på området.

Expansionsutrymme finnes utom i västlig riktning. Åt söder kan utfyllnad ske så snart behov uppstår. Mot norr och öster måste en utbyggnad föregås av rivning av befintliga byggnader, vilket sett på något längre sikt inte torde innebära några allvarliga svårigheter.

Man får hoppas att den utvidgade AP-tillverkningen skall kunna tillvarata de möjligheter som framtiden uppenbart erbjuder och bereda sysselsättning för en ökande personalstyrka som vid full produktion i de beskrivna lokalerna torde uppgå till ca 80 man, verkstadsledning inräknat. F. A.